BREVI CONSIDERAZIONI

SULLA SCELTA DEL SITO

della stazione principale in Napoli

DELLA

NUOVA STRADA DI FERRO

DI CASERTA

Cette utilitè de rapprocher les stations de l'interieur des villes depend d'ailleurs du dèveloppement total de la ligne. et il est evident que ce besoin est beaucoup plus imperieux pour les petites lignes que pour les grandes, car la perte de temps qu'on è prouverait à aller chercher les stations de petites lignes dètruirait presque les avantages de leur rapiditè.

Bineau, Chemins de Fer d'Angleterre pag. 295.

Una strada di ferro sta per mandarsi ad effetto prendendo le mosse da questa Capitale e dirigendosi verso Caserta.

La scelta di questa linea, per ogni verso, ci sembra, commendevolissima; e tali vantaggi trarrà seco, fermamente il crediamo, che si proverà ben tosto, aperta che siasi, quanto verrà più costantemente frequentata e con quanta maggiore agevolezza ed utilità, a rispetto della linea Noceriana, si potrà indi recare innanzi nell' interno del Regno.

Intanto debbesi rendere onore al vero: questa linea si trova già additata in un discorso Economico, pubblicato sin dal 1835 nel num. 27 del Giornale di Commercio col titolo « Napoli e le province: e l' autore istesso di un tal discorso la mentovava ancora (1838) in un suo Saggio Economico nel quale proponeva una strada ferrata da Barletta a Canosa per Lavello e Cerignola.

Quindi consapevoli a pieno dell'animo di lui, desideroso sempre del pubblico bene, siam certi, che assai gli goderà, che un progetto, il quale egli un sogno chiamava in quelle carte, mercè dell' alta e generosa mente dell' ottimo Sovrano, or sia per effettuarsi.

Ma dobbiamo dirlo; ne spiace assai che questa linea, debba, come dicesi, aver comnne l' origine con quell' altra strada, dalla stazione di Porta Nolana.

A riguardo della linea Noceriana indubitatamente di colaggiù doveva muoversi: se nel presente sito, od in altro più acconcio, ora è vano il discuterlo; ma per questa novella, non vi sarebbe per avventura sito migliore?

Coteste strade di ferro, destinate quasi del tutto per viaggiatori, e che ben poco profitto danno luogo a sperare per trasporto di merci e di derrate, perchè possano eccitare la maggiore possibile affluenza, debbono penetrare il più che si può nell'interno delle Città d'onde si dipartono. E' questa nna verità di fatto: perocchè varie strade in talune Città d' Inghilterra, a Pietroburgo, a Parigi ed altrove, che si fermavano fuora, non si è risparmiata spesa per andarvi a dentro il più che si è potuto.

Or dunque questa nuova strada di ferro, cospicuo monumento dell' arte, e decoro di sì gran Capitale, obliando le sicure lezioni dell'esperienza, andrà a metter capo, andrà ad impadularsi in quel romito luogo della stazione di Porta Nolana! Noi riconosciamo la necessità che le due vie insieme si uniscano in un punto, colà od altrove, perchè dall' una si possa passar nel-

l'altra, ma crediamo ad un tempo che alla linea Casertana si convenga stazione più comoda, più accessibile, più centrale.

Movendo da Porta Nolana si debbono attraversare tutti i terreni bassi di Poggioreale ed i susseguenti per lungo tratto, s'egli è'l vero, come la pubblica voce l'ha divolgato, che la linea dirigendosi a Casalnuovo incontri la strada di Puglia, in quel torno, d'onde da questa si spicca la traversa che vi mena. E perciò parte non corta della strada ferrata, quasi come sepolta vi scorrerà e spesso avvolta tra le nebbie mattutine che cuoprono sempre que' luoghi. E colà appunto, dove approssimandosi alla Città dovrebbe trarre dalla bellezza de' siti tutto il profitto che se ne potrebbe avere, per vie più accrescere il diletto del passaggio, quivi appunto si avanzerà inosservata per condurre i viaggianti tra la polvere od il fango della presente stazione.

Or dunque, non si permetta che questa nuova strada di ferro, la quale indubitatamente in processo di tempo, andrà a finire all' altro mare, derivi da quel luogo così lontano e solitario.

La linea non si faccia transitare pe' terreni bassi or nominati; e se un pensiero nostro ha valore, ci venga di dietro il Camposanto nuovo, e da sotto dell'antico a dirittura sul sobborgo S. Antonio, e di costa alla strada di Foria, metta nel giardino a levante, o dove meglio conduce, negli spazî circostanti ed adiacenti dell'edefizio di S. Giovanni a Carbonara.

Indicato ora il sito della novella stazione, non ci fermiamo a rilevarne i pregi; sono molti e manifesti.

Notiamo solo che l'edefizio stesso riuscirebbe utilissimo assegnandone quelle parti terrene, or di niun'uso od abbandonate, a' bisogni dell' opera; per conservar le machine, i carri ed ogni altro veicolo; per istabilirvi fabbri e carradori; per tenervi il combustibile, per abitazioni e somiglianti, mentre poi decoratosi quel prospetto ignobile in faccia a S. Carlo all'Arena, vi avremmo una stazione veramente degna di esser capo della nuova strada, e di mostrarsi con orgoglio al cospetto del numeroso popolo della città, de' provegnenti dalle provincie, e degli stranieri che in tanto numero si portano tra noi. Ed oltre a questo, se vero è, ch'esista un progetto di strada che da S. Carlo all'Arena, attraversi la Città e giunga al mare, altro gran pregio acquisterebbe il luogo designato. E la strada poi, secondo a noi pare, dovendo costruirsi sopra un argine alquanto elevato all'appressarsi alla Città o sopra una fila di archi in sino alla stazione, signoreggerà tante belle e del'ziose terre, tanti ameni luoghi, e l'ampio golfo cui fan corona i lontani monti. Dimodochè i viaggiatori, come campati in aria, in sù quel tratto di strada sollevato, ed aperto, trascorrendolo, (parci vederla questa scena incantata) con non minor diletto passarebbero per mezzo della Città per fermarsi nel comodo luogo della dinotata stazione.

Cosiffatta è tutta la strada di ferro da Londra a Greenwich: essa non forma che un continuato corso pensile sopra 800 archi alti 24 piedi inglesi dal terreno: ma è vie più meraviglioso il viadotto di Stockport compiuto non ha guari. Il quale, mentre la pri-

ma linea della strada passava per mezzo della Città, ora a rigor di parola, la cavalca: perocchè passa al di sopra di 26 archi alti 112 p. sul terreno.

La spesa per cotali opere certamente non era lieve, e non piccola sarebbe nel nostro progetto: ma debbesi riflettere che secondo la nostra direzione la strada sarebbe alquanto più corta, e perciò oltre al risparmio della spesa del lavoro, vi sarebbe l'altro costante e giornaliero del minor consumo del combustibile: e quanto poi al sito per se stesso, se riguardasi, che siccome cresce la comodità dell'accesso in una grandissima proporzione cresce il concorso de'viaggiatori; si raccoglierà in fine che alla spesa maggiore risponderà maggior profitto.

E più non diciamo; non avendo altro scopo queste brevi considerazioni.

Noi crediamo che l'idea del nostro progetto si difenda da se medesima e si raccomandi: non sarebbe senza difficoltà, ma non insuperabili: gl' intendenti di tali opere, ravvisandole, le scioglierebbero: coloro poi che non hanno nè veduto nè appreso per lettura ciò che si fa altrove, si ricordino l'esecuzione della presente strada di Capodimonte.

Ma infine, si giudichi come vuolsi; quanto a noi conchiudiamo che saremmo restati dolentissimi, se non l'avvessimo recata alla pubblica cognizione: non già per soddisfare una puerile vanità, ma sì bene un debito, che ogni onesto uomo crediamo che abbia, di affaticarsi secondo la misura dell'ingegno suo, a giovamento del proprio paese.

Saremmo poi avventurosi assai, se spinta da un'aura propizia verso que'dilettosi colli dove or fa stanza l'augusto Monarca ne cattivasse l'attenzione e gli eccitasse un desiderio.

Napoli 8 luglio 1841.

VA1
1514525